

جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية
Naif Arab University For Security Sciences



دراسة تحليلية عن الحوادث والمشكلات المرورية في المملكة المغربية

العميد الممتاز فتح الله المحجوب محمد

الرياض

1414 هـ - 1994 م

دراسة تحليلية عن الحوادث والمشكلات المرورية في المملكة المغربية

العميد الممتاز فتح الله المحجوب محمد
مديرية الأمن العمومي - الإدارة العامة للأمن الوطني
الرباط - المملكة المغربية

دراسة تحليلية عن الحوادث والمشكلات المرورية في المملكة المغربية

مقدمة

تحتل المشكلة المرورية مكانة بارزة في جميع أنحاء العالم نظراً لتفاقم نتائجها وتزايد أضرارها وآثارها البعيدة على الوضع الصحي والاجتماعي والاقتصادي للفرد والمجتمع ، فكلما ازداد التقدم الحضاري في بلد ما ازداد عدد السيارات ، وبدأت في الظهور مشكلة حوادث السير فالنهضة العمرانية تستوجب اتساع حجم المدن والقرى بإنشاء أحياء جديدة وطرق جديدة . كما أن زيادة الكثافة السكانية في المناطق الجديدة ، والتطورات الاقتصادية تستوجب زيادة حجم التبادل التجاري بين المدن بعضها البعض بالإضافة الى نقل الأشخاص للعمل أو الزيارة أو السياحة ، كل هذه الأمور تستوجب زيادة حركة السير على الطرق وما يترتب عليها من مشاكل مرورية تنعكس آثارها على المدى القريب والبعيد على المجتمعات ، بالإضافة الى حوادث السير هناك الازدحام المروري وما يسببه من بقاء زس الرحلة وتأثيره على البيئة من حيث التلوث وغير ذلك

فاختراع السيارة بقدر ما ترك في نفس الانسان من شعور بمتعة النصر العلمي على مشاق السفر وعلى طي الزمان والمراحل وتواصل الناس والمجتمعات البشرية المتباعدة في بضع ساعات بقدر ما تحولت هذه النعمة الى نقمة مست جميع أفراد المجتمع على اختلاف أعمارهم وأجناسهم ومستوياتهم الثقافية والمهنية والاجتماعية بحيث تحصد في كل حين أنفساً بشرية وتسبب مآسي من حيث تزايد الأرامل واليتامى بالإضافة الى الخسائر الاقتصادية التي أصبحت تمس بالدخل القومي للدول وتقدر بملايين

الدولارات . وبالتالي فإنه يمكن القول بأن خطر السيارة على حياة الانسان وصحته يعتبر هو مصدر تشريع العديد من قواعد المرور وتعبئة جيش من رجال المرور والجولان على الطرق حيث تعمل هذه الأجهزة لمطاردة هذا الشبح والتقليل من وجوده من أجل عافية وسلامة هذا الانسان .

وحوادث السير التي تعاني منها المجتمعات المعاصرة تتركز بشكل رئيس على العناصر الأربعة التالية : (السائق ، الطريق ، السيارة ، البيئة) . فكل هذه العناصر تتفاعل فيما بينها في علاقة ثنائية تبادلية تؤثر كل منها على الأخرى بحيث تشكل جوهر المشكلة التي نحن بصدددها وهي حوادث السير

ونظراً لكون العامل البشري الذي يتمثل في مستعملي الطريق وخصوصاً السائق الذي يسهم بشكل أكثر في الحوادث بسبب سوء تصرفه وهو يقود عربته في الطرق العمومية . لذلك فقد خصت كل الدراسات المرورية والقوانين التشريعية بالنصيب الأوفر من الدراسة والاهتمام .

أولاً: احصائيات حديثة عن تطور حوادث السير بالمغرب

١ - مقارنة بين سنتي ١٩٩٤ و ١٩٩٣م:

لقد عرفت حوادث المرور بالمغرب ارتفاعاً كبيراً وسريعاً في الخمس عشرة سنة الأخيرة ١٩٧٩ - ١٩٩٤ في الوقت الذي نجد فيه جلّ الدول الأوروبية مثلاً سجلت استقراراً بل تراجعاً في عدد الحوادث رغم الارتفاع في حجم اسطول وشبكة طرقها .

وحتى نكون على بيّنة من هذه الحوادث وأسبابها ونتائجها والوسائل المتخذة أو المبدولة للحد منها أو تقليل أضرارها فلا بد من إعطاء أرضية تساعد على فهم وتأطير هذه المعضلة .

- الشبكة الطرقية بالمغرب = (١٧٢٤١) كلم منها:
- (٩٣٥١) كلم طرق رئيسة وطرق سيارة (٤٠٠) كلم.
- (٥٠٨٧) كلم طرق ثانوية.
- (٢٨٠٣) كلم طرق ثلاثية.

أسطول المركبات بمختلف أنواعها (١١٦٦٠٦٦) وحدة بزيادة
 (٣٥٤٠٠) مركبة في السنة
 معطيات عن حوادث السير سنة ١٩٩٤ م:
 - عدد الحوادث ٤٣٦٨١
 - عدد الوفيات ٣٦٠٥
 - الجرحى بجروح خفيفة ٦٥٠٥٨
 - الجرحى بجروح خطيرة ١٣٠٦٠
 بمعدل ١٠ قتلى في اليوم وحوالي ١٨٠ جريحاً
 - مقارنة:

نسبة حوادث السير في الطرق الرئيسية (٧٠) لكل (١٠٠) مليون كلم
 سير وفي الطرق السيارة (٣٧). عدد المخالفات المرورية المسجلة (٦٠)
 ألف مخالفة من طرق جميع المصالح
 الخسائر المادية مليار درهم سنوياً (٧,٢) مليون درهم يومياً
 وثلث الأسرة بالمستشفيات المغربية يشغلها المصابون في حوادث المرور
 فمن خلال المقارنات يتبين أن سنة ١٩٩٤ انتهت الى معدل متزايد
 بالنسبة لسنة ١٩٩٣ م حيث ارتفع بنسبة (٤,٤٪) عدد الحوادث من
 (٤١٨٢٨) حادث سنة ١٩٩٣ الى (٤٣٦٨١) حادث سنة ١٩٩٤ م. وفي
 الوقت نفسه ارتفع عدد الوفيات بنسبة (٦,٨٪) منتقلا من (٢٨٢٨) قتيل
 سنة ١٩٩٣ إلى (٣٦٠٥) سنة ١٩٩٤ م.

كما نجد أن خطورة الحوادث إذا ما قورنت بعدد القتلى في (١٠٠) حادث انتقل من (٠,٣٪) إلى (٨,٢٥٪) سنة ١٩٩٤م، وقد عرفت هذه السنة سيولة مرورية بلغت (٣٣,٥٣٢) مليون كلم/سيارة/اليوم بنسبة زيادة ٧٪ عن سنة ١٩٩٣

كما يلاحظ أنه انطلاقاً من سنة ١٩٩٤ ومعدل ارتفاع الحوادث وعدد القتلى في تزايد مطرد حيث تضاعفت من عام ١٩٨٣ الى عام ١٩٩٤ تقريباً حيث انتقل من (٢٤١٠٩) سنة ١٩٨٤ الى (٤٣٦٨١) سنة ١٩٩٤م وعدد الوفيات من (٢٠٧١) الى (٣٦٠٥) والجرحى من (٣٢١٩٢) إلى (٦٥٠٥٨)

كما يلاحظ أن نسبة الحوادث المميتة والخطيرة في المناطق القروية وخارج المدن أكثر منها في المناطق الحضرية بمدينة الدار البيضاء الكبرى، عدد الحوادث ازداد بنسبة (١,٢٪) في حين في الحواضر الأخرى إزداد بنسبة (٥,٩٪) في حين نجد أن عدد القتلى بولاية الدار البيضاء ازداد بنسبة (٨,٨٪) منتقلا من (٢٩٤) الى (٣٢٠).

أما بالنسبة لولاية مراكش فتحتل المرتبة الثانية بعد الدار البيضاء حيث بلغ عدد القتلى فيها (٢٦٥) منهم (٦٦) راجلا و (٨٧) راكباً دراجة و (٧٣) راكباً تليها مدينة الجديدة بواقع (٢١٦) قتيلاً، بينما نجد ولاية فاس عرفت وحدها (٤٣٣٠) جريح منهم (١٢٤٠) جريحاً راجلاً (٨١٩) راكب دراجة و (١٨٧٠) راكب سيارة خفيفة.

- الحالة خارج المدار الحضري وداخله:

خارج المدار الحضري يمثل الراجلون (٢٧٪) من القتلى، بينما يمثل الراجلون في المدن أكثر من (٥٠٪) من مجموع القتلى.

أما مستعملو الدرجات ذات العجلتين فيمثلون (٢٩٪) من القتلى في البوادي و (١٢٪) داخل المدار الحضاري يمثل الجرحى منهم بجروح خطيرة (٣٣٪) من مجموع الجرحى بالمدن و (٩٪) خارج المدن .

- بالنسبة للطرق الثانوية:

بالنسبة للشبكة الطرقية الثانوية والتي غالباً ما توجد خارج النطاق الحضري وتربط بين القرى والمدن وبين القرى والأسواق الأسبوعية وبين القرى بعضها ببعض ، فإننا نلاحظ ارتفاع نسبة الحوادث بهذه الطرق بنسبة (٩,٢٪) وعدد القتلى بنسبة (١٧٪) بدلا من (٣,٥٪) و (٥,٧٪) بالمقارنة مع الطرق الرئيسية .

- الاحصاء المروري حسب الشهور:

عرف شهر أغسطس أكبر رقم قياسي في عدد الحوادث وعدد الضحايا ، حيث وصل العدد (٤٢٧٧) حادثة ، (٤٠٦) قتلى و (٦٧٥٨) جرحى بالمقارنة مع الشهور الأخرى فإن شهر أغسطس يمثل وحده (١٠٪) من مجموع الحوادث .

عرف هذا الشهر ارتفاع معدل الحوادث بنسبة (٦٪) بالنسبة لسنة ١٩٩٣ من السنة الماضية في حين نسجل بأن شهري أبريل وأكتوبر من سنة ١٩٩٤ عرفت تراجعاً خفيفاً بالنسبة لعدد الحوادث إذا ما قورنت بنسبة ١٩٩٣

- التقسيم الاحصائي حسب الليل والنهار:

- في سنة ١٩٩٤ نلاحظ ارتفاع النسبة المئوية للحوادث خلال النهار حيث انتقلت من (٦٠٪) إلى (٦٧٪) من مجموع الحوادث .

- بخلاف الليل فإننا نسجل بالنسبة للقتلى ارتفاع درجة الخطورة .

وهكذا يلاحظ ارتفاع عدد القتلى ما بين الساعات : (١٧) إلى (٧) حيث ارتفع بنسبة (١٢٪) منتقلا من (١٨٩٣) قتيلاً سنة ١٩٩٣ إلى (٢٨٢٩) قتيلاً سنة ١٩٩٤

- التقسيم الاحصائي حسب السن والجنس :

الفئة العمرية الأكثر تضرراً من الحوادث المرورية هي ما بين ١٥ سنة و ٤٤ سنة بواقع (١٤٨٩٣) ضحية عمرها ما بين ١٥ إلى ٢٤ سنة و (١٦٩٦٦) ضحية ما بين ٢٥ إلى ٣٤ سنة و (١١٧٣٥) ما بين ٣٥ و ٤٤ سنة

في هذه الفئة العمرية تسجل (١٩٦٧) قتيلاً بنسبة (٥٤٪) من مجموع القتلى وفي هذه الطبقة أيضاً أي من ١٥ إلى ٤٤ سنة نلاحظ أن (٧٨١٩) ضحية كانت من النساء بنسبة (١٦٪) كان من بينها (٢٦٨) حالة وفاة

وإذا ما خللنا المعطيات الاحصائية المتعلقة بالراجلين ضحايا الحوادث حسب الجنس والعمر فإننا نلاحظ بأن الطبقة العمرية التي تزيد عن ٥ سنوات هي الأكثر تضرراً في نسبة الوفيات (٢٣٤) قتيلاً و ٣٩٠٢ جريحاً تمثل تدريجياً نسبة (١٨٪) و (١٢٪) من مجموع حوادث الراجلين الضحايا

هذه النسبة العالية من الضحايا الراجلين القتلى محصورة في الحوادث التي تقع خارج النطاق الحضري حيث تسببت في وفاة (١٥١) راجلاً أعمارهم تتراوح بين ٥ - ٩ سنوات مقابل (٨٣) في النطاق الحضري .

في الفئات العمرية للضحايا الراجلين نلاحظ ارتفاع معدل الوفيات في الشيوخ الذين تتجاوز أعمارهم ٦٥ سنة فما فوق أي (١٧٢) قتيلاً كان بينهم (١٢١) من الرجال .

- السيارات الخفيفة المتورطة في الحوادث سنة ١٩٩٤ :

(٣٩٣١٢) سيارة سياحية خفيفة تورطت في حوادث السير التي وقعت

- سنة ١٩٩٤ بنسبة (٦٠٪) من مجموع المركبات المتورطة في الحوادث .
- الدراجات الهوائية والنارية ذات العجلتين تمثل (٢٧٪) .
- الشاحنات تمثل (٨٪) .
- الحافلات والباصات (٣٪)

إن نسبة أعداد المركبات المتورطة في الحوادث قد سجلت ارتفاع عدد المركبات أو السيارات الخفيفة بنسبة (٧,٨٪) فارتفعت من (٣٦٤٥٢) سنة ١٩٩٣ إلى (٣٩٣١٢) سنة ١٩٩٤

- أعمار السيارات المتوسطة في الحوادث:

- (٢٧٪) من السيارات السياحية المتورطة في الحوادث المرورية لها عمر يتجاوز (١٠) سنوات .
- (٥٠٪) من السيارات الخفيفة المتورطة في الحوادث المرورية بجروح عمرها يتجاوز أو ينحصر في خمس سنوات .
- (٤٩٪) من الشاحنات المتورطة في حوادث السير بجروح لها أعمار تتجاوز (١٠) سنوات .

- الراجلون ومستعملو الدراجات النارية والهوائية:

- هذا النوع من مستعملي الطريق يمثل مرة أخرى الفئة الأكثر تضرراً وتعرضاً للحوادث المرورية بجروح .

- الراجلون ومستعملو الدراجات النارية أو الهوائية ذات العجلتين يمثلون

(٥٢٪) من الجرحى و (٥٣٪) من القتلى من مجموع الضحايا

- الراجلون القتلى عرف عددهم ارتفاعاً بنسبة (٨٪) ما بين سنتي ١٩٩٣ و

١٩٩٤ م

- الراجلون الجرحى عرف عددهم ارتفاعاً كذلك بنسبة (٣٪) من نفس

السنوات

- بينما ارتفع عدد مستعملي الدراجات ذات العجلتين من بين عدد القتلى بنسبة (٢٠٪) وكذلك عدد الجرحى بنسبة (٢٪) بالمقارنة بسنة ١٩٩٣ مستعملو أو راكبو السيارات السياحية:

- مستعملو السيارات السياحية الخفيفة يمثلون (٣٧٪) من الجرحى و (٣٦٪) من القتلى من مجموع ضحايا الحوادث لسنة ١٩٩٤

- عدد مستعملي السيارات الخفيفة من القتلى ارتفع بنسبة (٢٪) بالنسبة لسنة ١٩٩٣ وعدد الجرحى من نفس العينة هو الآخر بنسبة (٩٪)

يجب الإشارة إلى أن العدد الاجمالي لضحايا حوادث المرور لسنة ١٩٩٤ كان (٣٦٠٥) قتيلاً و (٦٥٠٥٨) جريحاً

٢ - أهمية رخصة القيادة وأقدميتها في الحوادث أو الاحصاء المروري للحوادث.

من بين (٣٤,٨٦٢) سائق لسيارات خفيفة متورطة في حادث مروري بجروح (١٢,٠١٥) سائق يتوفرون على رخصة قيادة مسجلة بالمغرب منذ أقل من (٣) سنوات بنسبة (٣٤٪) من السائقين للسيارات السياحية المتورطة في الحوادث الجرحية .

هذه العينة من السائقين لنفس السيارات المشار اليها كان سنة ١٩٩٣ تمثل نسبة (٢٩٪) أي أنها عرفت زيادة قدرها (٥٪) - أخطاء السائقين:

(٤٧,١٧١) سائقاً متورطاً في الحوادث المرورية سنة ١٩٩٤ - كان من بينهم (٧١٧) لم يحترموا علامة الوقوف الحمراء أي الاشارة المرورية وكذلك علامة قف .

في حين نجد أن السائقين المتورطين في مخالفة عدم احترام حق الأفضلية
مما أدى إلى حوادث خطيرة أو مميتة قد ارتفع من (٤٠٦٢) سنة ١٩٩٤ مقابل
(٣٩١٩) سنة ١٩٩٣

- عدم وضع وسائل الأمان: الخوذة وحزام الأمان:

- من بين (٤٣٠) سائق دراجة قتيل كان (٣٧) منهم فقط قد وجدوا أثناء
المعاينة أنهم كانوا يرتدون الخوذة من بينهم (٣٥) خارج المدار الحضري
أي بنسبة (٩٪).

- بالنسبة لوضع حزام الأمان فم بين (٥٦٢) سائق سيارة مقتولاً، قتل
(١٣٤) منهم يحملون أو يضعون على صدورهم حزام الأمان أي بنسبة
(٢٤٪).

وبتفحصنا للعوامل الكامنة وراء وقوع حوادث المرور، فإننا نجد أنها
متداخلة ومتفاعلة يصعب فصل بعضها عن البعض الآخر ويمكّن تقسيم
هذه العوامل الى ثلاثة مجموعات وهي:

- العوامل المرتبطة بالانسان ونعني بها مستعملي الطريق من سائق وراكب
وراكب

- العامل المرتبط بالطريق من حيث تصميمها وهندستها وتجهيزها وصيانتها
- العامل المتعلق بالسيارة أو المركبة من حيث حالتها الميكانيكية وصيانتها
وتجهيزها أو مدى توفرها على وسائل الأمان .

وقد تبين من خلال الدراسة السابقة للبيانات الإحصائية أن:

- أخطاء العنصر البشري تمثل (٣٩٪)

- عيوب الطريق تمثل (٢٠٪).

- الخلل الفني للسيارات تمثل (٣٥٪).

- الظروف الجوية البيئية تمثل (٦٪).

النقط السوداء:

- في مجموع (١٤٠) نقطة سوداء محصاة توجد (١٢٠) خارج النطاق الحضري وخارج المدارس والتقاطعات. (٢٠) نقطة سوداء داخل المدارات في المدن.
- (٥٠٪) من الحوادث الحضرية تحدث بمدينة الدار البيضاء.
- (٦٠٪) من الحوادث القاتلة بالمدن تحدث بمدينة الدار البيضاء.
- (٢٠٪) من الحوادث المعاينة خارج النطاق الحضري تقع بالمدارات.
- (٢٠٪) من الحوادث بالمناطق الحضرية تقع بالتقاطعات والمدارات (٥٥٪) منها بالتقاطعات غير المجهزة بإشارة حمراء أو بعلامة «قف»
- (١٪) من الحوادث خارج النطاق الحضري يكون سببها الرؤية الرديئة.

ثانياً: أسباب حوادث المرور في المغرب.

فالأسباب كما هي معروفة تعود إلى عناصر مختلفة متعاملة ومتشابكة ومتداخلة بحيث يصعب فصل بعضها عن البعض الآخر، وهكذا يمكن تلخيصها فيما يلي:

- ١- عدم احترام قوانين المرور من طرف مستعملي الطرق.
- ٢- الحالة البيئية للطرق والشوارع لانعدام الصيانة الدائمة وقلة الانارة وهذا يرجع الى مسؤوليات البلديات والجماعات المحلية ووزارة النقل والأشغال العمومية.
- ٣- عدم تجهيز الطرق والشوارع بالممرات الخاصة بالراجلين كانشاء الأنفاق والكباري.
- ٤- حالة أسطول المركبات من حيث تقادمها وصيانتها وعدم الاعتناء بها وشيخوختها وعدم خضوعها لفحص تقني وجاد ومحدد الأجل.
- ٥- الاختناقات المرورية بالمدن الكبرى نتيجة لتمرکز النشاط التجاري

والصناعي والإداري في بعض المدن دون غيرها مما يجعلها قبلة لآلاف الشاحنات حيث تؤثر على حركة المرور وتؤدي بالتالي الى الزيادة في الحوادث .

٦- عدم تطوير هندسة المرور وتصاميم المدن ومدى كفاءتها لاستيعاب الحجم المروري المتزايد لعدد السيارات وذلك بإنشاء طرق مدارية أو أحزمة مرورية تجعل العابرين لا يختارون وسط المدينة ولا يسببون في الاختناق المروري الذي يعطل حركة المرور ويسبب في الاختناق المروري والحوادث

٧- عدم كفاية الاشارة في النقط السوداء والتي أثبتت الاحصائيات أنها محط الحوادث .

٨- الطريقة التي يجري بها امتحان الحصول على رخصة القيادة والطرق المستعملة في ذلك .

٩- التساهل وغض الطرف في طريقة الفحص التقني بالنسبة للسيارات والحافلات والشاحنات التي لا تتوفر فيها وسائل السلامة المرورية .

١٠- نقص رجال الشرطة المرورية في الملتقيات والمدارات والتقاطعات المكثفة وعدم كفاءة بعضهم في تنفيذ القوانين على جميع المخالفين بدون استثناء

١١- التسلط التعسفي على الأرصفة المخصصة للراجلين من طرف التجار المتجولين .

١٢- عدم جدوى الأحكام الصادرة عن القضاء .

١٣- عقم النداءات الموجهة من طرف اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث المرور

١٤- القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر

١٥- كثرة الجرارات والعربات الفلاحية في الطرق الرئيسة وسيرانها ليلاً بدون احتياط وبدون إنارة .

١٦ - كثرة الدراجات الهوائية والعادية وعدم التزام مستعمليها بقواعد المرور وبوسائل الأمان كعدم ارتداء الخوذة الواقية وانعدام الانارة الخلفية أو الأمامية .

١٧ - استعمال الاطارات المستعملة المجلوبة من دول أوروبا الغربية مما يؤدي الى انفجارها ويسبب في حدوث حوادث قاتلة وقد بين الاحصاء أن (٣٤٪) من السيارات المنوطة في حوادث سببها انفجار عجلات مستعملة ، في غياب رقابة صارمة على تحريمها

ثالثاً: النتائج .

نستخلص مما سبق النتائج التالية .

القسم الأول : ويتعلق بالعنصر البشري ، ويقصد به السائق والمشاة .

١ - إن الحادث المروري الذي يرتكبه السائق مرتبط بعدد من العوامل والأسباب في مقدمتها العوامل المحيطة به وحالته الصحية والنفسية والاجتماعية وقدرته على رد الفعل أثناء وقوع حادث مفاجيء وكلها مرتبطة ارتباطاً مباشراً بقاءد السيارة الأمر الذي يبرز بوضوح أهمية قائد السيارة مع الحوادث المرورية

ذلك أن القيادة مهارة وفن وذوق تتطلب التدريب والممارسة واليقظة ، ومنها عوامل كثيرة تؤثر على قدرة السائق وتجعله مسؤولاً ومباشرة عن الحوادث التي يرتكبها ومن هذه العوامل «ما دعا إليه بعض علماء النفس من معاملة السائق وكأنه مخلوق آلي به عقل يفكر» :

- ما يصيبه من تعب وارهاق أثناء القيادة .

- أن يكون مصاباً بمرض معين يقلل من كفاءته في القيادة كالسكري .

- لجوؤه إلى السرعة أثناء القيادة يقال إن السرعة أم الحوادث قال تعالى :

﴿ولا تلقوا بأيديكم الى التهلكة﴾

- عدم احترامه للمشاة .
 - سوء استعماله للأنوار المبهرة .
 - القيادة بدون ترخيص
 - عدم تركه للمسافة الآمنة بينه وبين السيارة الأخرى .
 - القيادة تحت تأثير المشروبات الكحولية أو المخدرات .
 - أما بالنسبة للمشاة المتسببين للحوادث يرجع ذلك إلى :
 - عدم تقيدهم بالممرات المخصصة لهم .
 - قلة وعيهم بأنظمة المرور وقواعده .
 - تعاطيهم للخمر والمخدرات .
 - بطء حركة الشيوخ والعجز وقلة سمعهم وبصرهم .
 - الأطفال الذين يلعبون في الشوارع والأزقة دون احتراس
- هذا وقد تبين أن أكبر نسبة من السائقين المشتركين في الحوادث في سنة ١٩٩٣م هم من البالغين من العمر (٣٠) سنة إلى (٤٤) سنة سواء كانوا من بين قائدي السيارات أو الدراجات ، وهي فترة العطاء والانتاج وتمثل خسارة كبيرة للأفراد والأسر والمجتمع
- كما تبين من خلال الإحصاء المروري لسنة ١٩٩٤ أن شهر أغسطس قد وقع به أكثر من (٤٠٠) قتيل وذلك لأن هذا الشهر يصادف شهر صيف وعطلة سنوية واصطيف وحرارة وتوافد أعداد هائلة من السيارات يزيد عن (٥٠٠) ألف سيارة
- (٥٠٠) ألف سيارة من عمالنا بالخارج بالإضافة الى السياحة الداخلية والخارجية مما يسبب في اختناق مروري في الطرق الخارجية وفي المدن السياحية كمدينة طنجة وتطوان والقرى المجاورة لها وكذا مدينتي الجديدة وأكدير

تبين أن الحوادث التي تقع بالنهار أكثر منها بالليل وذلك للحجم المروري المتزايد والتجارة والعمل ، غير أن حوادث الليل تبين أنها تكون أكثر دموية وخطورة وذلك لضعف أو رداءة الرؤية وكذلك القيادة تحت تأثير مخدر أو سكر

تبين من خلال الاحصاء الجدولي أيضاً أن مدينة الدار البيضاء تحتل نصيب الأسد في الحوادث (٥٠٪) من الحوادث و (٦٠٪) من الحوادث المميتة في النطاق الحضري وذلك يرجع إلى عدة أسباب منها كونها المركز الاقتصادي والصناعي للمملكة فهي تعتبر العاصمة الاقتصادية للمملكة ويؤمها يومياً مئات بل عشرات الآلاف من الشاحنات والحافلات ذهاباً وإياباً في حركة لا تهدأ (٢٤ / ٢٤) ساعة بالإضافة الى تضاعف متصاعد لعدد سكانها منذ بداية هذا القرن بشكل مثير فمن حوالي (٥٥) ألف نسمة في بداية الخمسينات الى ثمانية ملايين حالياً تقريباً

نسبة الحوادث في المدار الحضري أكثر منها في خارج هذا المدار غير أن نتائجها معاكسة .

القسم الثاني: يتعلق بالمركبة :

من خلال الدراسة العلمية تبين :

- أن المركبة بمختلف أنواعها تعتبر من العناصر المكونة للحوادث المروري ولا تقل أهمية عن السائق والمشاة والطريق ، وهي ليست من نوع واحد بل هي عدة أنواع تبعاً لأحجامها وللأغراض المخصصة لها
- السيارة تتعرض لأخطاء فنية نتيجة للاهمال من قائدها وكذلك الاستخدام الطبيعي لها ينتج عنه تلف تدريجي وتغير في معظم أجزاء السيارة مما يتسبب في اسهام السيارة في وقوع الحادثة ، ومن هنا تتضح أهمية الفحص التقني والفني للسيارة بمختلف أشكالها

- السلامة المرورية في المركبة تتطلب توافر مواصفات ومقاييس ضرورية للسلامة وهي تختلف حسب نوع المركبة كسيارات الأجرة وحافلات النقل الجماعي

- وهكذا تبين أن نسب السيارات الصغيرة المشتركة في حوادث المرور خلال سنة ١٩٩٤ بلغت (١٣٢٥) سيارة بنسبة (٣٧٪) بينما الشاحنات بلغت (٢٣٨) شاحنة بنسبة (٧٪) وأن (٥٠٪) من هذه السيارات يتجاوز أعمارهم (٥) سنوات .

- كما تبين أن معظم السائقين لا يتقيدون بأحزمة الأمان والخوذة بالنسبة للدراجين .

القسم الثالث: ويتعلق بالطريق :

- الطريق هو الآخر عنصر من عناصر الحادث المروري وإن كانت نسبته ضئيلة إلا أنها تبقى ذات أهمية .

- معدل الحوادث بالطرق السيارة لكل (١٠٠) مليون كلم مقطوع بلغ (٣٧) حادث .

- في حين بلغ هذا المعدل بالنسبة للطرق الرئيسية (٧٠) حادث .

- الطرق الثانوية ارتفعت نسبة الحوادث بمعدل (٩,٢٪) سنة ١٩٩٤ ومعدل القتل (٥,٧٪) .

- العوائق الثابتة أو المتغيرة في الطريق (حيوان، انسان، أحجار، سيارات معطلة، أشجار، اشارات) تمثل (١٠٪) من أسباب الحوادث، ولذلك يجب الانتباه إلى هذه العوائق والعمل على تغيير مواقعها أو ازالتها وإذا تعذر ذلك تحمى بحواجز و اشارات) تنذر وتعلم

- منذ انطلاق البحوث في مادة السلامة الطرفية وهناك تصارع بين مدرستين لكل واحدة وجهة نظرها وهما تساؤلان كمايلي :

- هل عوامل البيئة الطرفية هي التي يجب أن تتكيف مع مستعملي الطريق؟
- أم العكس أي أنه يجب على مستعملي الطريق التكيف في ظروفهم مع
ظروف وأحوال الطريق؟

وعلى كل فلم تستطع المدرستان الاجابة على الفصل في هذين السؤالين
المتعارضين : كما لم يستطيع ترجيح نسبة كل طرف إلى الآخر ومسؤولية
كل طرف على الآخر ولا إلى العوامل لمحلية الواقعية وخصوصاً في معضلة
الحوادث .

البنية التحتية الطرفين تمكننا من استخراج بعض مبادئ السلامة الطرفية
المبنية على دراسات وبحوث معمول بها في أوسع دول العالم ومنها :
- مشكلة تخطيط وهندسة الطرق عمودياً وأفقياً
- تجهيز وتطهير أكتاف الطرق .

- المدارات والتحويلات

١- التقاطعات وممرات السكك الحديدية .

- تسيير الأوراش خصوصاً الصيانة الطرفية .

- ممرات الراجلين والدراجيين وكذا الطرق الخاصة بالشاحنات ذات الحمولة
الثقيلة

- مخططات تسيير الحركة المرورية في المناطق الحضرية والالتفافات الطويلة
المدى .

- وضعية المخارج والمداخل إلى الطرق الرئيسية .

- قياس السرعة بناء على دراسات

- حالة الاشارات المرورية ونظام استخدامها .

- الانارة العمومية وعدم شغل الأرضية من طرق الباعة التجار والموارش

- زيادة تحركات الأفراد بالسيارات حيث ارتفع المعدل من ١,٢ كلم في سنة

١٩٩٢ إلى ٢٠,٠٠٠ كلم سنة ١٩٩٤

- الطرق بجميع أنواعها العابرة والمتخطية للمدن والداخلية والخارجية والرئيسة والسيارة والثانوية والدولية يجب الاهتمام بها وصيانتها واصلاح العيوب التي يمكن أن تسبب في الحوادث .

- عدم ملاءمة الطريق وتغيراته مع الكثافة المرورية عليه، كما في بعض الطرقات تقع في داخل المدن وبعض الطرق التي تربط المدن والقرى المتقاربة

- سوء حالة الطريق إما من ناحية أقدميته أو انتشار الحفر والمطبات فيه أو عدم وجود الاشارات الضوئية به وعلامات التحذير والمراقبة .

- تعدد المنحنيات بأنواعها وأشكالها الخطرة - مع أعمال الاشارات والتعمير والحفريات الناتجة عن أعمال التمديدات الكهربائية والهاتف والماء وعمل الطرق والجسور والأنفاق وصيانتها

- عدم توفر المواقع الكافية للسيارات .

- يجب تجهيز الطريق بنظام مستعجل للتدخل يعمل ٢٤ / ٢٤ ساعة للاسعاف ويتبع حالة المرور والعمل على الاسراع في التدخل والاسعاف .

رابعاً: الجهود المبذولة والحلول المقترحة للحد من المشاكل المرورية:

أمام تفاقم ظاهرة المشاكل المرورية وارتفاع وتيرة حوادث السير وثقلها الاقتصادي والاجتماعي وتأثيرها على مسار التنمية الاقتصادية للبلاد فقد كانت لهذه الأسباب والعوامل حوافز حدت بالمسؤولين المغاربة على أعلى مستوى الى ايجاد حلول مناسبة لهذه الظاهرة فقد عقدت الندوات وكان آخرها ندوة وطنية للسلامة المرورية تحت الرعاية السامية لصاحب الجلالة الملك الحسن الثاني وذلك في نهاية سنة ١٩٩٣ شارك فيها خبراء ومختصون في السلامة المرورية مغاربة وأجانب وخرجت هذه الندوة بعدة توصيات

رفعها آنذاك كل من وزراء النقل والتجهيز والأشغال العمومية الى الجهات المسؤولة للمصادقة عليها بعد دراستها ، كما عقدت عدة جلسات حكومية على أعلى مستوى وبناء على دراسات ميدانية وتقييمية من مختلف المصالح المهنية بالسلامة المرورية وحوادث المرور وقبل ذلك أيضاً وحتى يضع المغرب نفسه في إطار تنمية اقتصادية متوازنة . فقد اتخذت عدة اجراءات وقرارات سياسية واقتصادية هامة نذكر منها :

١ - تشجيع سياسة اللامركزية:

فعلى الصعيد الرسمي وضع منهج لسياسة اللامركزية ، وذلك بتقسيم المملكة إلى تسع مناطق اقتصادية جهوية روعيت فيها عدة اعتبارات جيو سياسية واقتصادية واجتماعية في إطار تشجيع الديمقراطية المحلية .

٢ - الجهات الاقتصادية والتقسيم الإداري:

وعلى الصعيد الإداري تم تقسيم المملكة إلى عدة ولايات وعمالات وأقاليم حوالي ثمانين ولاية و ٤٨ عمالة واقليم حسب الجهات الاقتصادية وذلك في اطار تقريب الإدارة من المواطنين وتم تقسيم المملكة الى حوالي (١٥٤٨) جماعة محلية بلدية وقرؤية ومجالس إقليمية وبلدية لدراسة الحاجيات واتخاذ القرارات محلياً في إطار الديمقراطية المحلية لربط الانسان بالأرض والحد من الهجرة القروية وربط الانتاج بالتسويق والاستهلاك المحلي بفتح أسواق وانجاز مشاريع فلاحية وتجارية وصناعية حسب امكانيات كل منطقة كالدار البيضاء والرباط مثلاً ومع توالي الزمن قد تظهر نتائج أفضل .

٣ - خلق وكالات حضرية:

في اطار تشجيع اللامركزية كذلك وفي اطار تجديد هيكلية المدن

وهيكلتها على أسس حضارية حديثة من حيث هندسة المرور، وهندسة الطرق وهندسة التخطيط بتوسيع الشوارع وتجهيز التقاطعات وفتح الأسواق والمنشآت الاقتصادية والاجتماعية فقد تم احداث عدة وكالات حضرية في جميع الولايات تقريباً وهذه الوكالات يرأسها عمال وموظفون كبار يعمل بها مهندسون مختصون في جميع الميادين المتعلقة بهيكلية المدن وعلى درجة عالية من الكفاءة والخبرة وتهتم باجراء عمليات المسح والدراسات وايجاد الحلول لجميع المشاكل المتعلقة بالتخطيط والعمران واعادة الهيكلة، وقد كانت وكالة البيضاء والحضرية أول تجربة في الميدان العملي ومنذ خمس سنوات تقريباً وهي تعمل حيث هيأت مشروعاً أعرضها لاجراء هيكلة وتنظيم مدينة الدار البيضاء سيجعل هذه المدينة في مستوى العواصم العالمية ويكفي أن أعطي مثالا بأضخم مشروع أشرفت على انشائه هذه الوكالة بمساعدة مسؤولين آخرين الا وهو مسجد الحسن الثاني، تلك المعلمة التاريخية التي إن دلت على شيء فإنما تدل على مدى مهارة الصانع والمهندس المغربي وقد اطلعت على برنامجها «الدار البيضاء» وتنظيم هذا المشروع الذي بتحقيقه سيخفف من مشاكل المرور وحوادث السير ونتائجها الثقيلة.

كما أن هذه الوكالة وبمساعدة خبراء يابانيين وصينيين قد أجرت دراسات وهيأت مشاريع لبناء وتشيد مترو الأنفاق وهو مشروع ضخم إذا ما تحقق سيكون لبنة أخرى ستجعل من البيضاء مدينة تضاهي كبريات العواصم العالمية في جمالها وهندستها وانتظام حركة المرور بها وبتعميم تجربة البيضاء على أهم المدن المغربية في المستقبل البعيد.

٤ - توسيع الشبكة الطرقية:

المملكة جعلت من بين أهدافها كذلك توسيع الشبكة الطرقية وذلك

بفتح حوالي ١٤٠٠ كلم في السنة من الطرق وخصوصاً توسيع الطريق
السيار بعد نجاح تجربة الدار البيضاء، الرباط ومد الخط الى القنيطرة وايصاله
الى طنجة في مارس المقبل مع التفكير في توسيع الطريق السيار الى فاس
ووجدة ومراكش وأغادير في المخططات الخمسية المقبلة بالاضافة الى فتح
طرق فرعية لربط القرى ببعضها البعض وبأهم المدن مما سيسهل الحركة
ومرونتها. كما تعهدت الدولة بصيانة الطرق وتجهيزها بكل متطلبات
السلامة المرورية

٥ - انتاج سيارات ذات مواصفات مغربية:

هناك مشروع في طور الانجاز لانتاج سيارة ذات مواصفات مغربية
ستكون اقتصادياً في متناول متوسطي الدخل حيث ستحل مشكلة استيراد
السيارات المستعملة من أوروبا والتي ستفرض عليها قيود وضرائب جمركية
عالية وذلك لما تسببه، ففي كثير من الحوادث المرورية نظراً لتقدمها وعدم
صلاحيتها. وهذا السيارة المنتظرة تشبه إلى حد بعيد سيارة أونو الايطالية.

٦ - تشجيع النقل العام على النقل الخاص:

وذلك في إطار سياسة الخصخصة وهي نظرية اقتصادية جديدة فقد
عملت الدولة على خصخصة قطاع النقل الحضري وادخاله في إطار المنافسة
بين الشركات مما أدى الى تحسين خدماته وجعلها في متناول الجميع واقبال
كثير من المواطنين ومستعملي الطريق عليه كوسيلة أكثر أماناً وأقل تكلفة
وأسرع وقتاً من النقل الخاص الذي شدد عليه الخناق بارتفاع تكاليف الرحلة
بالسيارة الخاصة من حيث استهلاك وارتفاع ثمن البنزين وارتفاع تكلفة
أماكن الانتظار، هذه المضايقات المقصودة ستؤدي لا محالة الى التخفيف
من مشاكل المرور بالمدن والتقليل من تلوث البيئة.

٧- دور المكتب الوطني للسكك الحديدية:

وقد أسهم المكتب الوطني للسكك الحديدية إلى حد كبير في انجاح تجربة النقل الجماعي وذلك باقتنائه واستعماله لقاطرات سريعة، سميت باسم البطل العالمي في العدو الريفي «سعيد عويضة» نظراً لسرعتها وتسمى أيضاً بالقاطرات المكوكية وكانت أول تجربة ناجحة هي تلك التي تربط بين مدينتي الرباط والدار البيضاء حيث يفد آلاف العمال والموظفين كل صباح ومساء بأقل كلفة وفي أقرب وقت وفي أمن وأمان من أخطار الطريق مما وفر على الطريق مئات السيارات التي كانت تربط بين المدينتين، وقد تم تشجيع هذه القاطرات المكوكية وذلك؛ بربطها بمطار محمد الخامس الدولي عبر مدن البيضاء والرباط والقنيطرة. كما تم استخدامها في خطوط بعيدة كطنجة ومراكش ووجدة، مما سيسهل ويخفف من المشكلة المرورية بالطرق الخارجية التي تربط هذه المدن.

وعلى المستوى البعيد هناك مشروع الربط بين دول الاتحاد الأوروبي والمغرب وهو مشروع ضخم وتجري الدراسات بين الجانبين المغربي والأوروبي منذ سنوات وهو حلم إذا ما تحقق ستكون له انعكاسات اقتصادية واجتماعية كبيرة على الحركة المرورية في المغرب، وباختصار فإنني يمكنني أن أقول وبناء على الدراسات التي تلقيتها هنا فإن الجهود المبذولة للتخفيف من مشاكل المرور في المغرب تدخل في إطار ما يعرف بالبرنامج العالمي للتخفيف من حدة مشاكل المرور وهو برنامج الفوراييز "Foures"

٨ - تطبيق نظام الفوراييز "Foures":

والذي يتضمن أربع مراحل وهي:

- ١- التوعية والتربية الطرقية (Education). دور وزارتي الاعلام والتربية واللجنة الوطنية.

٢- هندسة المرور وهندسة المدن وهندسة التخطيط (Ingeneering) وهو الدور الذي تقوم به حالياً الوكالات الحضرية حيث تضم مئات المهندسين من كل أشكال الاختصاصات التي تهتم بتنظيم المدن .

٣- البيئة (Environment) : في إطار إعادة هيكلة المدن الذي تشرف عليه الوكالات الحضرية . خصصت برامج واعتمادات لإنشاء حدائق وأحزمة خضراء تحيط بالمدينة كتلك التي تحيط بمدينتي الرباط حالياً، وكذلك تشجيع غرس الأشجار والغابات بمحيط المدينة كتلك التي توجد بجوار البيضاء وسلا، وذلك لتلطيف الهواء والنقص من التلوث الذي تسببه عوادم السيارات التي فرضت عليها رقابة مشددة من طرف أجهزة الفحص الفني

٤- تنفيذ القانون : وفي هذا الإطار أذكر بصدور تشريعات جديدة في ميدان المرور المنظم بظهير ١٩ يناير ١٩٥٣ ، والمعدل سنة ١٩٧٣ ، والذي أدخلت عليه حالياً تعديلات مهمة بالنسبة لرفع العقوبات والغرامات المادية، فمثلاً بعض المخالفات كانت في النظام القديم قبل الإصلاح الذي صدر في صيف هذه السنة ١٠ دراهم لمن يخرق الإشارة الحمراء أي ما يعادل دولاراً واحداً ارتفعت إلى ٤٠٠ درهم بل وصلت بعض الغرامات إلى حوالي ٦٠٠٠ درهم، كما أعطيت تعليمات وصلاحيات إلى جميع أجهزة المرور من درك وشرطة على ضرورة الحزم في تطبيق القانون وعدم التسامح مع أية مخالفة مهما كانت درجة مرتكبيها واحالتها على الجهة أو المحكمة المسؤولة والمختصة وللتذكير فالمغرب يأخذ بنظام ازدواجية القضاء الإداري والقضاء العادي

خامساً: خاتمة:

هذه باختصار هي أهم مشاكل المرور والحوادث المرورية بالمغرب والتي أتمنى من خلال هذا العرض المتواضع أن أكون قد وفقت في إعطاء نظرة موجزة عن هذه المشكلة ومدى فعالية الجهودات والمبادرات والاجراءات المتخذة للتخفيف منها والحد من انعكاساتها، وما إذا كانت ستحقق الأهداف المرسومة وهي النقص من حوادث ومشاكل المرور بنسبة (٢٥٪) كل سنة وإلى حدود سنة ٢٠٠٠، وتحقيق سيولة سرورية تتصل بما يتصف به المرور الناجح وهي السهولة والسرعة والأمان والاقتصاد بعد توفير عناصره الرئيسة والتي هي الطريق الصالح والسيارة الصالحة ومستعمل الطريق الصالح كذلك من (سائق وراكب ومشاة) في اطار عملية ثلاثية تبدو في بعض الأحيان صعبة التحقيق وهي كما قال أحد خبراء المرور ما معناه باللغة الفرنسية «أي رجل اليوم وسيارة الغد والمستقبل وطريق الأس» .

فهل يمكن تحقيق توازن في هذه المعادلة الصعبة والتي يوحدھا المكان ويفرق بين عناصرها الزمان وما هو القاسم المشترك الذي يمكن أن يقرب المسافات بينهما؟ في رأيي فإن علم المرور هو الذي يمكن أن يتعامل تعامللاً ايجابياً مع هذه المعادلة المرورية والواقعية، هذا العلم الذي فرض نفسه وحتميته، فمن خلال دراسة علمية لمشاكل المرور وعناصر المرور الناجح والتي هي السهولة والسرعة والأمان والاقتصاد، والتوفير للطريق الصالحة والسيارة الصالحة والانسان الصالح ونسبة اسهام كل عنصر في الأس المروري وخصوصاً العنصر الأخير وما يجب أن يتوفر فيه ولديه من القدرات عقلية وبدنية ونفسية وشعور بالمسؤولية، ومن خلال دراسة التقنيات الحديثة المستخدمة في تنظيم المرور دولياً وهي تقنيات قليلة التكاليف كتلك المتعلقة

بمنع الانتظار واعطاء الأولوية للنقل الجماعي والتوسع في نظام الاتجاه الواحد الخ وتقنيات باهظة التكاليف كتطوير نظم إدارة المرور وغيرها، وتطبيق نظام الفوراييز بمراحله الأربعة وهي التوعية والتعليم وهندسة المرور وهندسة الطرق وهندسة السيارات وهندسة المدن والتخطيط والبيئة النظيفة وتطبيق القانون بالاضافة الى استعمال أحدث الوسائل التقنية المستعملة في ضبط المخالفين كالرادارات والدوائر التلفزيونية المغلقة وكاميرات التصوير ونظام النقط ومن خلال دراسة وسائل السلامة المرورية على الطريق من حيث التخطيط والتنفيذ والتقييم تساعده على أداء مهامه على أحسن وجه وأكمل صورة.

أما عن محقق المرور أو في حوادث المرور تلك المعضلة التي شبهها أحد الأساتذة الأجلاء بوباء ضحيته الانسان وجرثومته المركبة وبيئته الطريق وعلاجه والوقاية منه سلامة التحقيق .

ولكي يكون المحقق طبيباً معالجاً وفاحصاً دقيقاً لهذا الداء عليه أن يتسلح بعلم التحقيق في حوادث المرور ، والذي يُعرف بأنه «عملية التقصي والبحث والمتابعة بصبر وتأن بغية التوصل الى الحقائق التي تجيب على ماذا حدث؟ متى؟ أين؟ من هم أطراف الحادث؟ كيف وقع الحادث؟ ما نتائجه؟ وما أسباب وقوعه؟ وما أهدافه؟

ومن المحقق وما الصفات الواجب توافرها فيه ، كالطهر الأخلاقي والسمعة والصبر والمثابرة والنشاط وسرعة الانجاز وسرعة الانتقال الى مسرح الحادث وسرعة استنطاق الشهود وسرعة ضبط المتهم واستجوابه وسرعة انجاز التحقيق وقوة الملاحظة ، وكتمان السر وصفة الشجاعة وضبط النفس

بالإضافة الى ضرورة إمامه ببعض العلوم المساعدة كجغرافية المنطقة ،
الاسعافات الأولية والأدلة المادية ، وكيفية التعامل معها بنظام المرور ولوائحه
مع ضرورة امامه أيضاً ببعض العلوم المساعدة كعلم النفس وعلم
الاجتماع واللغات الأجنبية علم الاجرام وعلوم الرياضيات
ومع تطور علم المرور والتحقيق في حوادث المرور والتقنيات الحديثة
التي أدخلت عليه فإنه أصبح لزاماً على محقق المرور أن يكون ملماً بعلوم
الاحصاء وأهميتها في جمع البيانات وبرمجتها وجدولتها وتقييمها
لاستخراج استنتاجات محددة تساعد في صنع القرار وكذلك أهمية علوم
المعلومات التي دخلت في علم المرور وسهل استعمال الحاسب الآلي
والكمبيوتر وهي لعمرى علوم المستقبل إذ يجب ادخالها في برامج تكوين
المحققين وتدريبهم واعدادهم لأداء مهامهم وفقاً للتطورات السريعة التي
يعرفها علم المرور كل هذه العلوم مجتمعة ومتماسكة وكل هذه التقنيات
والوسائل العلمية المتطورة إذا ما تم استيعابها واتقانها والأخذ بها فإنها تعتبر
وسائل دفاع في حرب ليست كسائر الحروب إذ الحرب تقوم لتنتهي . أما
حروب حوادث المرور فهي حرب دائمة تحصد في كل سنة ما يناهز (٧٠٠)
ألف قتيل وما بين ١٠ إلى ١٥ مليون جريح وخسائر مادية تقدر بمئات الملايين
أي بمعدل قتيل واحد في كل خمسين ثانية وجريح في كل ثانيتين من أبناء
البشرية جمعاء

توصيات الندوة

- ١- الإهتمام بالدراسات العلمية والبحوث الميدانية المتصلة بالحوادث المرورية وبالسلامة على الطرق بكافة الدول العربية، وضرورة استخدام نتائج هذه البحوث والدراسات عند وضع الخطط المتصلة بالعمران وانشاء الطرق.
- ٢- ادخال مناهج وبرامج دراسية تتعلق بالسلامة المرورية في جميع المراحل الدراسية قبل الجامعية بما يتناسب مع كل مرحلة دراسية على أن تكون الزامية
- ٣- أن يولي مجلس وزراء الداخلية العرب الموقر الاهتمام بانشاء مجلس عربي أعلى للسلامة على الطريق تكون لديه سلطات واسعة لتنسيق جهود الدول العربية وتكاملها في هذا الشأن.
- ٤- العمل على إعداد استمارة شاملة لجمع احصائيات المرور في الدول العربية توطئة لانشاء قاعدة معلومات المرور
- ٥- مراجعة الأنظمة والقوانين في الدول العربية الخاصة بالمخالفات المرورية من أجل العمل على تشديد العقوبات على المخالفين من السائقين وعلى المتسببين للحوادث المرورية. وتبنى نظام النقاط للسائقين المخالفين.
- ٦- ايجاد مراكز متطورة متخصصة في علاج اصابات حوادث الطرق والتأهيل الطبي لما بعد الاصابة بحيث يكون من مهام هذه المراكز أيضاً تدريب الكوادر الطبية والمساعدة في هذا المجال
- ٧- الإهتمام بتخصيص عدد أكبر من المناطق المحددة لحركة المشاة في مختلف المدن الكبرى ومنع دخول السيارات إليها في الأوقات التي تراها الأجهزة المعنية بالسلامة المرورية ضرورة لسلامة مستخدمي هذه المناطق من المشاة.

- ٨ - ضرورة التوسع في وسائل النقل الجماعية في المدن العربية وتوفيرها بأسعار مشجعة لحمل ساكني المدن على استخدامها بمختلف فئاتهم من موظفين وطلاب وغيرهم .
- ٩ - العمل على اقامة مؤتمر اقليمي تشارك فيه جميع الدول العربية ويدعى له علماء في حقل الأنظمة الذكية وتطبيقاتها من الدول الصناعية المتقدمة في هذا المجال لمناقشة امكانية البدء في تطبيق هذه التقنية ومدى ملاءمة الامكانيات المتاحة في الدول العربية لاستقبال هذه التقنية في المستقبل القريب .
- ١٠ - بالنظر للإرتباط الشديد بين السرعة وحوادث المرور يوصي المشاركون بتكثيف الجهود وتركيزها لتحديد السرعة والقيام بتجارب علمية في هذا الشأن وليكن هذا الاجراء هدفاً عربياً مشتركاً تسخر له كافة الامكانيات المتاحة بغية النجاح في تحقيق هذاالهدف خلال فترة زمنية محددة لا تتجاوز سنتين .
- ١١ - دعوة أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية لتكريس المزيد من الجهود والنشاطات العلمية في ميدان السلامة المرورية ضمن برامج عملها المقبلة .
- ١٢ - وضع برامج توعية مرورية متكاملة تسخر لها كافة الوسائل الاعلامية والتربوية في الدول العربية

المشاركون في الندوة

المملكة الأردنية الهاشمية:

الرائد محمد حسس غور - مديرية الأمن العام - إدارة السير المركزية - عمان .
الرائد يوسف محمد عبده - مديرية الأمن العام - إدارة الدوريات الخارجية - عمان

دولة الامارات العربية المتحدة:

- المقدم محمد سعيد عبدالله - شرطة دبي .
- النقيب سعيد هلال السويدي - وزارة الداخلية - شرطة عجمان .
- النقيب اسحق حسس حسين - شرطة دبي
- ملازم أول عارف محمد سلطان الشامسي - شرطة الشارقة - إدارة المرور والترخيص .
- ملازم أول شواف محمد عبدالرحمن قشابير - شرطة الشارقة - إدارة المرور
- وليد ابراهيم الجروان - شرطة رأس الخيمة .
- ملازم حسس سالم حسين جمعة - امارة الفجيرة .

دولة البحرين:

- الرائد حسس عيسى الصميم - وزارة الداخلية - إدارة المرور والترخيص - المنامة .
- ملازم أول موسى عيسى الدوسري - وزارة الداخلية - إدارة المرور والترخيص - المنامة .

المملكة العربية السعودية:

- دكتور عبدالرحمن علي عبدالرحمن الصنيع - جامعة أم القرى - مكة المكرمة
- العقيد إبراهيم عبدالرحمن الفايز - الإدارة العامة للمرور - الرياض .
- المهندس صالح عبدالرحمن العمرو - وزارة الشؤون البلدية والقروية - الرياض .
- المهندس سليمان غرم المقر الكلثمي - الهيئة العربية السعودية للمواصفات والمقاييس
- الرياض .
- المهندس هذلول حسس الهذلول - وزارة المواصلات - الرياض .

- مقدم عبدالله محمد عبدالكريم الصالح - مدينة تدريب الأمن العام - الرياض .
- المهندس إبراهيم بن سعد الخرعان - الهيئة العربية السعودية للمواصفات والمقاييس - الرياض
- المهندس طارق مصطفى قستي - وزارة المواصلات - الرياض .
- المهندس ثائر عبداللطيف الدليجان - أمانة مدينة الدمام - إدارة التخطيط العمراني .
- المهندس خالد عوض مشعبي - أمانة مدينة جدة - قسم النقل والمرور
- عبدالعزيز ناصر الخريص - مستشفى الملك فيصل التخصص - الرياض .
- المهندس أحمد سليمان محنبي - أمانة مدينة جدة .
- المهندس علي بن عبدالعالي العجمي - الرياض .
- المهندس أحمد عبدالرحمن السلوم - وزارة المواصلات - الرياض .
- المهندس فاضل محمد يحيى عثمان - مركز أبحاث الحج - جامعة أم القرى - مكة المكرمة .
- فالح صلاح سالم الخطابي - مدير شعبة الحوادث بإدارة مرور الرياض .
- عبدالرحمن بن حسن ذياب الرويلي - شرطة جدة - شعبة الدراسات المرورية - جدة
- عبدالله مريس سعد الحارثي - شرطة جدة - التحقيقات المرورية - جدة
- دكتور فهد بن خميس العنزلي - جامعة الملك فيصل - كلية التجارة والتخطيط - الدمام .
- محمد ناصر الأسمر - وزارة المواصلات - الرياض .

جمهورية السودان:

- متوكل محجوب علي - إدارة شرطة المرور والنجدة - الخرطوم .

الجمهورية العربية السورية:

- العميد نصر مصطفى اسماعيل - مرور دمشق - سوريا

دولة قطر:

- الرائد سالم علي سعيد النعيمي - إدارة المرور والدوريات - الدوحة - قطر
- ملازم أول خالد يوسف الماس - إدارة العلاقات العامة - وزارة الداخلية .

دولة الكويت:

عقيد محمد عبد الله علي الجمعة - مدير إدارة مرور محافظة حولي - الكويت .
- الرائد فهد سالم فهد الشويح - الإدارة العامة للمرور - الكويت .

الجمهورية اللبنانية:

- العقيد نعوم الخوري - شرطة مرور بيروت - مكتب العلاقات العامة
- المقدم صلاح عيد - أمر مفرزة سير بعبد

الجمهورية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى:

العميد جمعة نور جمعة - الإدارة العامة للمرور - اللجنة الشعبية .
- عقيد أبو القاسم زائد عمارة الأمانة العامة للعدل .
- رائد مهندس علي البهلول ميلاد الرقني - الإدارة العامة للتدريب .

المملكة المغربية:

العميد محجوب فتح الله - مديرية الأمن العمومي بالإدارة العامة للأمن الوطني -
الدار البيضاء .

الجمهورية الإسلامية الموريتانية:

- العميد فضيلي بن الناجبي - الإدارة العامة للأمن الوطني - نواكشوط .

الجمهورية اليمنية:

العقيد عبد الله علي أحمد شيبيل - تعز - إدارة المرور
- عقيد يحيى حسين البشري - صنعاء - إدارة مرور أمانة العاصمة .
- الرائد خالد عبد الباقي الخطيب - صنعاء وزارة الداخلية - مكتب نائب الوزير

أعضاء الهيئة العلمية للندوة:

- الدكتور جمال عبدالمحسن عبدالعال - كلية الهندسة - جامعة الملك عبدالعزيز
- الدكتور علي سعيد عبدالله الغامدي - كلية الهندسة - جامعة الملك سعود .
- الدكتور محمد حسن مفتي - مستشفى قوى الأمن الداخلي - الرياض .
- الدكتور محمد سليمان الوهيد - كلية الآداب قسم الدراسات - جامعة الملك سعود .

الإخراج الفني والطباعة - مطابع أكاديمية نايك للدراسات والبحوث - الرياض - هاتف: ٢٤٦٠٠٤٥